2016年8月25日
高級策略員 白龍生

由中國啓動的東盟高鐵時代來臨

近年來，在中國政府的高度重視和有力支持下，中國高速鐵路實現了快速發展。**到 2015 年底，高鐵哩數突破 1.9 萬公里，占世界高鐵運營里程的 60%以上，用了不到 10 年就位居世界第一位**,排在第二、第三的德國和日本佔比已經是 10%以下。中國正在把自己在高速鐵路的技術和經驗帶到東盟，強勢啓動整個東盟的高鐵時代。

印尼高鐵將於今年 8 月底正式開工，計畫 3 年建成通車



印尼國營企業部長今年 8 月初在雅加達表示，將加速雅萬高鐵（雅加達至萬隆）項目的建設，包括鐵軌和高鐵站的其它基礎設施。今年 1 月 21 日在西爪哇萬隆瓦利尼舉行雅萬高鐵項目奠基儀式後，這個由印尼聯營企業和中國高鐵總公司成立印中高鐵公司興建的高鐵項目，因爲遲遲未獲得當時印尼交通部的公共基礎建設工程施工許可，導致印尼的高鐵項目停滯不前。**終於在 8 月，印尼政府表示雅萬高鐵項目工程施工許可問題已經獲得解決，可以立即全方位啓動建設活動將標誌著印尼高鐵項目終於正式進入全速施工階段。**

雅萬高鐵是印尼的首條高速鐵路(是雅加達至泗水規劃建造 750 公裡高鐵項目的第一部分)，連接印尼首都雅加達和第四大城市萬隆，全長約 150 公里，最高設計時速 350 公里，計畫 3 年建成通車。建成後，雅加達到萬隆的車程將從現在的 3 個多小時縮短至 40 分鐘。**雅萬高鐵項目重要性在於是國際上首個由政府主導搭臺、兩國企業合**

作建設和管理的高鐵項目，也是中國高速鐵路從技術標準、勘察設計、工程施工、裝備製造、物資供應，到運營管理、人才培訓、沿綫綜合開發等全方位整體走出去的第一單項目，對於推動中國鐵路特別是高鐵“**走出去**”具有重要的示範效應。雅萬高鐵項目總造價約 50 億美元，由中國國家開發銀行提供項目造價 75%的貸款，剩餘 25%爲項目資本金，由中印尼合資公司提供。

中老鐵路已經在 2015 底啓動 2020 年竣工

中國老撾鐵路(中老鐵路)老撾境內鐵路的修建工作已經在 2015 年 12 月 2 日啓動。**此次新建的鐵路爲磨丁至萬象(老撾首都)段，是老撾境內的第一條現代鐵路，更是一條全線採用中國技術標準和使用中國設備的鐵路**。 磨丁至萬象鐵路項目是泛亞鐵路中綫的重要組成部分，全長 418 公里，北與昆明磨憨鐵路相連（磨憨是中國境內口岸與老撾磨丁口岸對接），往南經老撾的南塔省、琅勃拉邦省、萬象省後到達老撾首都萬象市。其中 60%以上路段爲橋梁和隧道，設計時速 160 公里。項目總投資近 400 億元人民幣，由中老雙方按 70%和 30%的股比合資建設，預計 2020 年前後建成通車。

在今年的 4 月 19 日，中老國際鐵路在中國境內的通道重要組成部分玉溪磨憨鐵路開工動員會在玉溪召開，標志著玉磨鐵路全綫開工建設。新建玉溪至磨憨鐵路，線路起自玉溪，經峨山、元江、墨江、普洱、西雙版納，終至中國老撾邊境磨憨，線路全長 507 公里。項目總投資 516 億元。資金利用亞洲開發銀行貸款 1.5 億美元（約合 9 億元人民幣，由鐵路總公司還款付息）。貸款以外的資金，雲南省負責籌措 20%，其餘由中國鐵路總公司使用鐵路發展基金解決。



中泰高鐵的進展

經歷重重困難後，2016 年 7 月 28 日泰國交通部部長表示中泰雙方最終就項目成本達成一致，總造價將不高於 1790 億泰銖（約合 341.4 億元人民幣）。首段開工的鐵路位於泰國東北部的呵叻府（Nakhon Ratchasima）的 Pak Chong 縣，連接 Klang Dong 和 Pang Asok 地區，預期最快可於今年第四季正式開工，屬於泰方獨立融資，現在正等待中方正式確定。

中泰鐵路合作項目始於泰國前政府英拉時期。2013 年 10 月，中泰雙方簽署了被稱爲「高鐵換大米」的協議。但 14 年 5 月，泰國政局發生變動，英拉下臺，巴育接任總理，中泰高鐵項目也一度被擱置。之後泰國總理巴育表示中泰鐵路合作項目具有歷史意義，必須確保如期開工建設。去年 12 月，項目啟動儀式正式舉行。

但變局再出現在今年 3 月 24 日，泰國宣布了將先修建曼谷-呵叻綫路(為原本路綫從曼谷到廊開總長 860 公里的 1/3)，新規劃是出于考慮現實泰國內部政治，資金和物力等在力所能及範圍內做出的調整決定。



泰國交通部最新有關中泰鐵路規劃示意圖

根據泰方提出的新方案，將建立時速 253 公里的高速鐵路，連接曼谷和呵叻兩地。呵叻距離首都曼谷 200 多公里，是泰國東北部的交通樞紐，距離泰國與老撾的邊境仍有大約 400 公里。按照此前的方案，這條鐵路將一路延伸至泰國與老撾的邊境廊開，與正在建設中的中老鐵路相連後，經老撾磨丁和中國磨憨可以抵達昆明。耿奎-瑪它普港和呵叻-廊開這兩條綫路，泰國暫時還尚無足够的財力去應付，但表

示未來仍可能繼續與中國合作。

新馬高鐵 2017 年招標 2026 開通

2016 年 7 月 19 日，新加坡和馬來西亞政府決定，在 2026 年左右開通新加坡至吉隆坡的跨境高速鐵路，計畫最早在年內簽署詳細內容的雙邊協定，爭取在 2017 年內舉行鐵路建設和運營公司的國際招標。**馬新高鐵公司(MyHSR Corp)已于 2016 年 4 月底成立，並已經在 8 月 24 日發佈文告委任參考設計顧問（RDCs）**，負責監督馬新高鐵計劃的初步工程，工作範圍包括高鐵基建資產的初步設計，這些資產包括分站、隊列、補給站和維修基地及準備競標文件。**兩國政府將成立共同委員會在年内决定受益分配和資金籌集等方案。**預期乘客只需在出發地吉隆坡和新加坡辦理出入境審查等手續而不需要在邊境下車。

全長約 350 公里的新隆高鐵預計在馬國設有七個車站，從吉隆坡終站出發，途經布城、芙蓉、愛極樂（Ayer Keroh）、麻坡、峇株巴轄和努沙再也，然後銜接至裕廊東。**高鐵建成後將使東南亞這兩個城市之間的旅行時間從五個小時縮短到大約 90 分鐘**，將挑戰亞洲航空等廉價航空公司，目前從新加坡飛到吉隆坡大約需要一個小時。據估計，新隆高鐵將耗資 600 億至 650 億令吉（約合人民幣 1090 億元）。新馬兩國目前也在探討連接柔佛新山與新加坡兀蘭的新柔地鐵系統(Rapid Transit System), 而由中國通訊建築（51%）和當地喬治肯特（49%）組成的聯營公司已經在 8 月 24 日率先標得捷運公司（MRT）雙溪毛糯—沙登—布城（SSP）路線的軌道、採購、建築、測試和運行以及車輛和列車維修服務工程，價值 10.1 億令吉。

在爭奪這個項目上，中國現在處於領先優勢，今年 5 月，馬來西亞《星報》稱“中國正在領跑”，新加坡《海峽時報》也認為“在發揮影響力上中國領先”。中國財團以中國中鐵為首，其他還包括中國鐵建、中國鐵路通信信號股份有限公司和中國交通建設股份有限公司。**2016 年 3 月，中國中鐵宣佈在吉隆坡成立亞太總部，以加強投資攻勢。**



由此可見整個東盟已經成為全球繼中國後高鐵極速發展的地區，中國提出的「一帶一路」戰略，力爭向亞洲和歐洲出口基礎設施，其中一個核心就是東南亞的高速鐵路。雖然困難重重，但隨著這些中國製造的高鐵路綫逐漸通車，由中國啓動的東盟高鐵時代也正式來臨，為這些東盟國家帶來實質的高速貨物流通，人才流通和資金流通，達至真正的東盟一體化的數小時經濟圈，而整個東盟未來的高速經濟發展也會得到有力的保證。

附件：泛亞鐵路網東中西綫規劃圖

